

RELAZIONI

ENZIO VOLLI

(c.s.)

TITOLI DI TRASPORTO MULTIMODALE E DOCUMENTI ELETTRONICI

In questa conversazione confluiscono due temi di fondamentale importanza, sia dal punto di vista pratico che da quello dogmatico: il problema della documentazione del contratto di trasporto e quello dell'intermodalità. La documentazione costituisce il supporto fondamentale per poter poi incassare il prezzo in un certo momento. Il problema dei documenti elettronici, del modo di trasferimento non cartolare dei diritti riguardanti la merce e quello del trasporto multimodale hanno affascinato i giuristi e il *Comité Maritime* per moltissimo tempo, anche se non si è arrivati ad una esaustiva disciplina in tal senso.

Prima di entrare nel vivo del discorso è opportuno trattare brevemente la parte storica. Per quanto riguarda i documenti elettronici il tema è affiorato la prima volta in modo concreto alla Conferenza del 1977 del C.M. di Rio de Janeiro, ed è stato Warot, uno dei preminenti giuristi della delegazione francese, a portare questa esigenza che man mano si veniva manifestando. Il tema è rimasto abbastanza silente (si è nominata una piccola commissione per

studiare l'argomento) fino a quando si è verificato un episodio molto noto negli ambienti marittimistici: la sottrazione di un intero carico di una petroliera a Dakar. Da allora si è più avvertita l'esigenza di trovare il modo di trasferire la merce senza che questa fosse rappresentata da documenti cartacei, che potevano essere falsificati o potevano prendere un'altra strada, per garantire i diritti sulla merce. Nel 1989, quindi, sono state predisposte le prime regole del *C.M.* che sono caratterizzate, a differenza di quelli che sono i normali mezzi di trasmissione dei diritti sulla merce, non da un unico documento ma da una scomposizione di questo passaggio di diritti attraverso una pluralità di messaggi e di mezzi che, incrociandosi tra di loro, ad un dato momento comportavano il trasferimento delle merci. Secondo le regole, veniva passato un messaggio, per cui le merci e i diritti venivano trasferiti, e c'erano poi le due fasi del riconoscimento e della consegna. Nel 1990 a Parigi una commissione ha lavorato sulla revisione di queste regole, e si è introdotto il concetto del "codice personale" attribuito direttamente dal vettore a ciascuno degli aventi diritto alla consegna della merce. Si poneva però il problema del diritto di contrordine; si era ipotizzata la possibilità di trasferire i diritti comunicandolo al vettore il quale, ad un dato momento, assegnava al nuovo avente diritto una nuova parola d'ordine, il tutto però preceduto dall'assegnazione di una "chiave d'ingresso" nei singoli *computers*. Questo è stato lo svolgimento storico dei documenti elettronici.

Contemporaneamente abbiamo la travagliata storia del trasporto multimodale e della polizza di carico nel trasporto multimodale. In proposito sono stati fatti molti studi (Corbino, Balestra, Berlingeri,

Verrucoli). Sostanzialmente possiamo distinguere tre grandi periodi dello studio del trasporto multimodale, che si è imposto nella pratica per diversi motivi e soprattutto perché permette un notevole risparmio di tempo e di costi.

Tra il 1927 e il 1965 è il primo periodo. Un primo accenno al problema si rinviene nel congresso del C.M. di Stoccolma del 1927, poi la questione è stata ripresa dalla Camera di Commercio Internazionale nel 1937. Dopo la guerra, il C.M. ad Anversa nel 1947 nomina una commissione di studi. Questa, nel 1949, indica determinate soluzioni che però non vengono adottate perché suscitano perplessità; pertanto viene nominata nello stesso anno un'altra commissione di studio, ad Amsterdam.

Il secondo periodo va dal 1965 al 1972 e vede quali protagonisti il C.M., la C.C.I., l'*Unidroit*, l'associazione di diritto uniforme che riesce a coagulare e unire esigenze di vari Paesi. Nel 1965 l'*Unidroit* crea una commissione di studio su questi trasporti; sempre nello stesso anno a New York la C.C.I. agisce anche in tal senso. Il 1965 è l'anno in cui appaiono i contenitori: il problema, dunque, presenta una certa attualità e suscita notevole entusiasmo tra gli studiosi, che cercano soluzioni pratiche, tecniche e giuridiche. Di quest'anno sono anche le bozze di una Convenzione, la c.d. *Oxford Draft*, dove appare per la prima volta l'operatore unico comune, l'*operator*. Nel 1967 viene fatto un "*Draft*" a Genova, e nel 1968 un c.d. *Draft network* che comincia a dare una delineazione generale della disciplina. Nel 1969 il C.M., nella grande conferenza di Tokio, elabora delle regole (c.d. Regole di Tokio) che costituiscono un vero e proprio nucleo di regolamentazione. A Roma, subito dopo la conferenza di Tokio, si è cercato di

tenere conto delle osservazioni e delle perplessità in essa sollevate, organizzando una tavola rotonda tra il *C.M.*, l'*Unidroit* e la *C.C.I.* E' importante evidenziare che si è tenuta una tavola rotonda tra vari enti: si è verificata cioè una svolta nel modo di trattare gli argomenti di diritto marittimo uniforme. Si sta delineando il passaggio dalle attività volontaristiche del *C.M.*, che dal 1890 aveva cercato di portare alla luce i problemi che si presentavano nel commercio internazionale, e soprattutto per quanto riguarda l'aspetto giuridico marittimo, ad una attività più istituzionale, che poi confluisce nell'*Unidroit* o nell'*UNESCO* o in altri organismi di carattere internazionale soprattutto legati alle Nazioni Unite. Nel 1970 entra in scena l'*IMCO*. Nel 1971, poiché la questione si era manifestata più evidente con riferimento al trasporto aereo, interviene anche l'*ICAO*, che nel 1972 comincia ad esaminare il problema. Nello stesso anno il *C.M.* decide di inviare a tutte le organizzazioni, sia facenti parte del *C.M.* che organizzazioni commerciali, un formulario per poter assumere dati pratici ed effettivi sull'attività. Nel 1973 questi formulari vengono inviati. Nel 1974 si tiene la conferenza di Amburgo, dove, tra le altre importanti questioni (concernenti, ad esempio, la polizza di carico), si decide che il tema in questione assume sempre maggiore rilevanza e sarebbe opportuno un intervento dell'*UNCTAD*. Contemporaneamente nel 1972 anche la *C.C.I.* prepara delle regole (che sono state commentate dal professor Romanelli). L'*UNCTAD* ritiene necessario predisporre un nuovo progetto che tenga conto di tutti questi studi, di tutte queste elaborazioni e, per la prima volta, la dizione "trasporto combinato" diventa "trasporto multimodale". Viene istituito un comitato,

un gruppo intergovernativo di preparazione, il quale tiene ben sei sessioni di lavoro (nel 1973, nel 1974, nel 1976, nel 1977, nel 1978, nel 1979). In questi periodi di lavoro si prepara la Convenzione. La conferenza diplomatica di Ginevra del 1979, però, chiude senza giungere a delle conclusioni. Si apre quindi una nuova sessione nel maggio 1980. Utilizzando i mesi che vanno dal novembre 1979 al maggio 1980 si è cercato di affinare il lavoro e si è finalmente giunti alla Convenzione del 1980, che però non è entrata in vigore perché fino ad ora solo sette Stati su trenta vi hanno aderito.

Sembrerebbe, dunque, essersi trattato di lavoro inutile, però in sostanza ha consentito di meglio inquadrare il problema dei documenti elettronici e dei titoli di trasporto. La pratica, infatti, è cambiata: noi ci troviamo dinnanzi ad un incremento dei trasporti "multimodali" rispetto ai classici trasporti quali si verificavano fino ad un certo momento. Si pone poi la necessità di trovare un nuovo sistema per quel che riguarda il trasferimento dei diritti riguardanti le merci, nel rapporto di compravendita delle merci. La pratica incalza ed occorre trovare strumenti giuridici adeguati per regolamentare il fenomeno. Evidentemente ancora non si è arrivati al punto in cui la pratica è talmente diffusa in un determinato momento da diventare prassi. La prassi poi diventa un uso e l'uso, legge. Tale situazione si ha perché in realtà è difficile vedere nella pratica un trasferimento elettronico di merce. Nessuno degli operatori presenti a questo Convegno ha mai visto una polizza di carico combinata. Questo perché ancora vengono utilizzati i vecchi strumenti. La compravendita di merci in *containers* è ancora una vendita *f.o.b.*, quindi il venditore si preoccupa di

trasportare la merce fino al porto di imbarco, ottiene una polizza di carico che prevede l'arrivo al porto di destinazione o al massimo la prosecuzione fino al punto d'arrivo all'interno. Qualche volta è il vettore stesso che si obbliga alla prosecuzione, altre volte è il ricevitore, o il caricatore che diventa poi ricevitore, che si occupa di fare la rispedizione fino a destinazione. L'utilizzo dei nuovi strumenti è quindi difficile da imporre nella pratica, anche perché esistono solo due o tre compagnie di navigazione che usano i trasferimenti elettronici. Ma questo è il futuro perché consente l'immediatezza, senza dover attendere il compimento della circolazione del titolo di credito, per potere, da un lato, ottenere il pagamento, dall'altro, la disponibilità della merce. Nel credito documentario rivestono particolare importanza le "Regole di Lisbona", revisionate per l'ultima volta nel 1983, che accennano anche ai documenti elettronici. La frammentazione in singoli segmenti delle varie questioni, però, non porta ad alcun risultato se non si riportano le problematiche nell'ambito della teoria generale. Per quanto riguarda la polizza di carico è passato più di un secolo da quella che io considero l'opera fondamentale: il libretto del Vivante del 1881, che precede quanto è stato detto in epoca successiva. Le caratteristiche della polizza di carico sono note a tutti: è titolo di credito, causale, caratterizzato dalla letteralità, trasferibile per semplice *traditio* o per girata, rappresentativo della merce "posseduta" o detenuta con lo strumento cartaceo.

Le esigenze commerciali e tecniche del commercio, lo stato delle comunicazioni e dei trasporti, avevano fatto della polizza di carico "classica" dal principio di questo secolo lo strumento principale per le transazioni commerciali di trasferimento del-

le merci, tanto da condizionare l'applicabilità della Convenzione internazionale regolante il trasporto marittimo internazionale per mare alla emissione della polizza di carico (Regole dell'Aja - Convenzione del 1924).

Com'è stato messo in evidenza dagli studiosi, il mutare delle condizioni della vita, della civiltà, la progressiva burocratizzazione delle procedure (bancarie, valutarie, di esportazione) e così la sempre maggior durata e lentezza del movimento della carta, a fronte invece di una sempre maggior velocità del trasporto in se stesso, hanno man mano svilito la funzione della polizza di carico quale titolo rappresentativo della merce, quale strumento per la circolazione dei relativi diritti di "possesso".

Sempre più frequenti sono i casi di arrivo a destinazione delle merci prima dei documenti e così la necessità di ritiro da parte del "dichiaratosi" ricevitore contro rilascio di fideiussione.

Da queste circostanze nasce sempre più pressante l'esigenza di una diversa forma di trasferimento dei diritti sulla merce (o meglio del diritto alla riconsegna della merce) dal caricatore (venditore) al ricevitore (acquirente) con altri mezzi; così si pensa di utilizzare la moderna telematica per trasferire i diritti, anche per evitare o diminuire la possibilità di frodi cosiddette "marittime" (è ben noto l'episodio di un intero carico di una petroliera involato).

I problemi sono quelli della individuazione certa del destinatario e della sua legittimazione, attraverso una chiave elettronica, del diritto di contrordine e del "supporto cartaceo" od in genere di poter utilizzare tale tecnica moderna per la operatività del credito bancario per incassare il prezzo della merce non appena consegnata al vettore.

Il C.M.I. ha da tempo esaminato la questione, e dopo ampi studi da parte di numerose commissioni, ha proposto una regolamentazione, come già detto.

Non è il caso in questa sede di entrare nei particolari, basta brevemente dire che il tema non ha trovato ancora una soddisfacente soluzione, tant'è vero che nella prassi ancora oggi di gran lunga prevalente è l'utilizzazione delle classiche modalità di emissione e trasferimento della polizza di carico.

Mi sembra però ben certo che nel futuro la trasmissione dei diritti avverrà con metodi telematici così come nella vita commerciale futura gli assegni classici saranno sostituiti dai bonifici bancari istantanei.

* * *

Altro tema su cui è necessario intrattenersi, e che non ha trovato ancora adeguata soluzione pratica, è quello del trasporto multimodale e della sua documentazione.

L'evoluzione tecnica, soprattutto a seguito della oramai consolidata utilizzazione dei *containers*, ha modificato radicalmente, negli ultimi venticinque anni, il regime dei trasporti, non solo *door to door*, ma - per quantità minori - instaurando la tecnica del *groupage*.

Invece gli aspetti giuridici, confluiti dopo studi e progetti (della Camera di Commercio Internazionale, dell'*Unidroit*, del C.M.I. - Regole di Tokio) in una Convenzione internazionale (Ginevra 1980) non hanno avuto molta fortuna. La Convenzione - pur oramai stipulata tredici anni fa (le prime proposte e studi sono del 1927) - non è entrata in vigore, avendo

ottenuto l'adesione di solo una dozzina di Stati sui trenta necessari.

La Convenzione si occupa a lungo e dettagliatamente del documento di trasporto che deve essere emesso, degli elementi essenziali, da cui poi possono essere tratte le conseguenze per le qualifiche giuridiche.

Fissata la figura del vettore nel *multimodal operator* (M.T.O.), l'ambito temporale di applicazione della Convenzione, il regime delle responsabilità, le sue limitazioni, l'applicazione sostanziale veniva fatta discendere nelle prime proposte dall'emissione o meno del documento di trasporto (M.T.D.) (come per la Convenzione del 1924). La Convenzione indica l'ambito della sua applicabilità nel fatto che il trasporto sia eseguito almeno tra due Stati, quando la presa in consegna della merce sia fatta in uno Stato contraente, o la consegna debba avvenirvi (art. 2). Ma l'art. 28.3 prevede come necessaria la dichiarazione nel documento della sottoposizione del rapporto alla Convenzione stessa e della nullità di ogni pattuizione peggiorativa della situazione del mittente o del ricevitore.

La parte II della Convenzione (artt. 5-13) è dedicata ai documenti del trasporto multimodale.

Il documento (M.T.D.) deve essere emesso dall'*operator* quando prende in consegna le merci, nell'ambito di un contratto di trasporto multimodale, e può essere emesso - a richiesta del mittente - quale documento negoziabile o non (art. 5.1), sottoscritto dal M.T.O. o da un suo rappresentante (art. 5.2). E' espressamente prevista la sottoscrizione "in maniera elettronica" se non in contrasto con la legge del Paese della emissione (art. 5.3). In ogni caso deve essere possibile conservare in *records* le indicazioni

previste (descrizione merce, indicazione, destinazione, ecc.) e rilasciato il relativo documento.

Per quanto riguarda il documento *negoziabile* (art. 6) questo può essere all'ordine o al portatore, in più originali e copie non negoziabili; la riconsegna del documento dà diritto alla riconsegna della merce.

Quando il documento è *non negoziabile* (art. 7) deve indicare il nome del ricevitore, che ha diritto alla merce anche senza riconsegna del documento, e può per iscritto indicare altro soggetto.

Le indicazioni da essere inserite nel *M.T.D.* (art. 8) non si discostano sostanzialmente da quelle previste dall'art. 460 cod. nav. per la polizza di carico e dall'art. III, 3), Convenzione del 1924: nome e domicilio del *M.T.O.* (C), del caricatore (D), del ricevitore, se indicato dal caricatore (E), luogo di caricazione (F), di consegna (G), e tempo della riconsegna (H), natura, qualità, marchio, peso e quantità della merce - forniti dal mittente che ne è responsabile - con indicazione dell'eventuale pericolosità (A), stato apparente (B); data e luogo di emissione del documento (J), sottoscrizione (K), nolo (L), instradamento del trasporto (M), e la dichiarazione, di cui sopra si è fatto cenno, di sottoposizione del contratto alla Convenzione *ex* art. 28.3 (N), indicazione se il documento sia negoziabile o no (I).

Sono difformi dalla disciplina "marittima" non solo la necessità di richiamare la Convenzione, ma anche l'indicazione del percorso (dovuto al tipo di trasporto).

Le indicazioni non sono essenziali e non privano il documento della sua efficacia se (*ex* art. 1.4) evidenziano che è documento emesso in esecuzione di un contratto di trasporto multimodale, da un

M.T.O. che s'impegna a riconsegnare le merci in conformità al contratto (art. 8.2).

E' ammissibile l'apposizione delle ragionevoli riserve (art. 9) - in conformità a quanto stabilito dall'art. 462 cod. nav. e III, 6), Conv. 1924 - con presunzione, in mancanza di riserva, dell'apparente buona condizione delle merci stesse (artt. 9.2 Conv. - 462, secondo comma, cod. nav.).

Salvo l'efficacia delle riserve, l'emissione del *M.T.D.* costituisce prova (*prima facie evidence*) della conformità delle merci alla descrizione; non è ammessa prova contraria da parte del *M.T.O.* nell'ipotesi di emissione di un documento *negoziabile* che sia stato trasferito ad un terzo di buona fede (art. 10 b).

Per quanto riguarda la responsabilità connessa con l'omissione o l'indicazione inesatta delle merci nel documento, viene stabilita (art. 11) la responsabilità del *M.T.O.* e la sua decadenza dal beneficio delle limitazioni della responsabilità ove, con intenti fraudolenti, abbia inserito nel documento false informazioni riguardanti la natura e l'apparente condizione delle merci.

Del pari (art. 12) è espressamente prevista una garanzia del mittente per quanto riguarda le indicazioni dallo stesso fornite al *M.T.O.*, con obbligo di tenere indenne il *M.T.O.* per le eventuali responsabilità che il vettore avesse potuto subire.

Si è molto discusso se il documento emesso abbia natura di titolo di credito o di documento di legittimazione, e se nell'ambito di una qualifica di titolo di credito possa ritenersi rappresentativo delle merci, opinando taluno per l'affermativa sulla base della libertà, nell'ordinamento giuridico (italiano), per il privato, di predisporre titoli di credito, altri ritenendo invece che solo al legislatore possa

spettare tale facoltà.

Mi sembra, tenendo conto delle circostanze, che il documento può essere anche non negoziabile, che la qualifica va ricercata più nell'ordinamento nel quale il titolo è emesso - eventualmente diverso per contenuti da quello in cui sarà esigibile -, che la discussione sia al momento meramente teorica e senza pratici risultati, e l'esame è da ritenere certamente prematuro con riferimento ad un *M.T.D.* elettronico. Ci si può richiamare a quanto esaminato in tema di *waybill*.

* * *

Le difficoltà del doppio, congiunto esame dei titoli nel trasporto multimodale e della emissione in tema di trasporto di documenti elettronici atti a trasferire i diritti sulle merci trasportate, si palesano tutte quando si voglia giungere in questa fase a soluzioni dogmatiche. Dovrà però affermarsi che il trasferimento elettronico dei diritti dal mittente al ricevitore è da ritenersi pienamente ammissibile: il relativo supporto - cartaceo o meno - può essere utilizzato per rendere operativa un'apertura di credito. Si tratta però, a mio avviso, di un ritorno alla teoria del Vivante, contratto a favore del terzo, che "entra" nel rapporto e che si qualifica quale legittimato perché nominato o perché munito delle facoltà di uso della chiave elettronica. Il documento *M.T.D.* degrada - se elettronico - a puro strumento di mezzo a supporto per il pagamento del prezzo della merce. La tecnica così sembra aver superato i "marchingegni" giuridici e - come già il telefono - porta ad un ritorno agli elementi essenziali e puri del contratto di trasporto.

GABRIELE SILINGARDI

(c.s.)

Intendo complimentarmi con l'amico Volli, perché è riuscito a contenere nei tempi tradizionali di una, ben due lezioni. In realtà gli erano stati affidati due argomenti che avrebbero potuto costituire oggetto di due distinti interventi: "Titoli di trasporto multimodale" e "documenti elettronici". La ricostruzione che il professor Volli ha saputo fare di questi due istituti nella loro evoluzione storica, cogliendo i loro profili sistematici, è tanto più apprezzabile in quanto il tema del trasporto multimodale è diffuso tra i giuristi, che ne hanno evidenziato i profili problematici, ma è visto con una certa diffidenza nella prassi commerciale, che utilizza ancora la tradizionale polizza di carico anche per un trasporto moderno quale è il trasporto multimodale. Vi è poi una scarsa casistica giurisprudenziale: l'art. 2 della CMR sui trasporti misti (diffusissimi specie per i collegamenti Inghilterra-Continente) è poco applicato in giurisprudenza, a discapito degli avvocati; c'è una lontana sentenza della Corte d'Appello di Venezia che, peraltro, tratta il problema incidentalmente.

La ricostruzione, quindi, di questi due istituti - nell'ambito di un'incertezza che nasce dalla scarsa utilizzazione pratica di essi -, presentava notevoli difficoltà.

Dò, adesso, la parola all'amico Alfredo Antonini, che tratterà dei "Profili giuridici del trasporto a mezzo *containers*".